

EXPLORACION E INNOVACION EN INICIATIVAS DE MOVILIDAD

Me quedo en mi casa y en mi entorno



POR SOLIDARIDAD
OTROS FINES DE INTERÉS SOCIAL



Cantabria es una región eminentemente rural, cuya seña principal es la ruralidad, y sus características definitorias vienen dadas por la riqueza medioambiental y el alto grado de conservación de sus recursos y ecosistemas naturales que constituyen un factor de riqueza patrimonial para su desarrollo futuro. El territorio se localiza en el norte de la Península Ibérica.

Esta posición estratégica, que sin duda la dota de grandes ventajas, como un clima y unas condiciones naturales privilegiadas, también tiene algunos inconvenientes, como son su situación lejos de los grandes nudos de comunicación y económicos, desequilibrio territorial, etc. Sin embargo, estas debilidades han contribuido a preservar su patrimonio natural, y en la actualidad comienzan a superarse gracias a las políticas europeas puestas en marcha.

Se caracteriza por la riqueza y diversidad de su patrimonio natural y sus paisajes, y una gran cantidad y calidad de sus recursos.

¿Cómo podemos mejorar la movilidad del mundo rural?

- Transporte público de cercanía: desde las comarcas deben apostar por que la población pueda desplazarse a otros pueblos para realizar gestiones, o participar en la vida social de los municipios. Este movimiento interno de la población favorece el consumo y la sociabilización de personas evitando el aislamiento de las poblaciones pequeñas. El pago de estos servicios debe correr a cargo de los/as usuarios y de las administraciones locales de la comarca.
- Creación de grupos de transporte: mediante App o el uso de redes sociales fomentar el uso del vehículo compartido. Son muchos los desplazamientos que se hacen a pueblos cercanos en los que podríamos llevar a un vecino que no tenga medio de transporte. Las entidades locales pueden promover esa conexión entre los vecinos creando esos grupos.

Transporte sostenible en zonas rurales: Parece que cuando se habla de movilidad sostenible uno siempre piensa en una gran ciudad con mucha gente, tráfico, una amplia oferta de transporte público, y donde casi todo lo que uno necesita se puede conseguir dentro de la propia ciudad o en su área metropolitana.

Pero, ¿qué pasa en los pueblos? ¿Acaso las zonas rurales no adolecen de problemas de insostenibilidad? Allí donde la población es mucho menos densa, más dispersa geográficamente y donde no todos los servicios se pueden encontrar en una sola población, ¿cuáles son las alternativas al coche?

El hecho de que en el debate de la movilidad sostenible se hable más de ciudades que de zonas rurales no es casual. Se debe a que los datos muestran que es allí donde se concentra el grueso del problema y donde, aunque nada fácil, es menos difícil atajarlo.

Esto es así porque la población crece y se concentra cada vez más en ciudades cada vez más grandes y es el transporte de pasajeros por carretera en las áreas metropolitanas el que, en proporción, es más insostenible y es más fácil de sustituir, ya que la mayoría de los viajes son en distancias cortas que en vez de en coches con baja ocupación se podrían realizar andando, en bici o en transporte público.

Dicho esto, es cierto que no se debe ignorar la problemática ni las soluciones para las zonas rurales. Dado que el tema planteado así de forma genérica es muy amplio. Vaya por delante que, dado que el transporte es una demanda derivada (es decir, es un medio y no un fin en sí mismo, salvo en contadas excepciones), los viajes más sostenibles son aquellos que no ocurren. Por lo tanto, la primera medida para una movilidad más sostenible tanto en pueblos como en ciudades sería reducir la necesidad de moverse. Es decir, que todo lo que necesitemos para satisfacer nuestras necesidades humanas (subsistencia, trabajo, ocio, relaciones sociales, etc.) esté «cerca».

Hay una parte de esta necesidad que es responsabilidad individual, ya que quien quiera moverse de forma más sostenible siempre debe cuestionarse si necesita hacer ese viaje en absoluto (o si quizás baste llamar por teléfono o hacer la gestión por internet) o si puede hacerlo más corto (por ejemplo, comprando el pan en su pueblo y no en el de al lado). La otra parte es responsabilidad de las administraciones y tiene que ver con la vertebración del territorio y los usos del suelo.

Pero hoy por hoy siempre hay cosas para las que es necesario moverse. Por lo tanto, a continuación van algunas ideas para mejorar la eficiencia de esos viajes en las zonas rurales.

Por el pueblo: las distancias cortas

Los pueblos, por su pequeño tamaño y poco tráfico, son perfectos para la movilidad activa. Caminar o ir en bici deberían ser la primera opción para moverse dentro del municipio.

Por ejemplo, para que los/as niños/as vayan andando al colegio se podrían promover iniciativas como los pedibús o caminos escolares.

Para el problema de cargar con la compra habrá quien pueda recurrir al carrito de toda la vida o a cestas o alforjas en la bicicleta. Para quienes esto no sea viable, se deberían promover servicios de reparto local a domicilio, que para ser más sostenibles se podrían diseñar con bicicletas de carga.

Algo que está muy de moda y que parece muy novedoso en las grandes ciudades son los espacios compartidos y multiusos que promueven un mayor equilibrio modal y la convivencia pacífica entre modos frente al habitual dominio del coche. Pero esto lleva existiendo siglos en las plazas y calles de los pueblos, que son espacios donde tan pronto hay un mercadillo como un aparcamiento y donde la gente pasea, descansa, juega, o monta en bici a la vez que las furgonetas hacen sus repartos y unos pocos coches circulan.

Por la comarca: movilidad de media distancia

Es necesario salir del pueblo, bien sea para trabajar, al médico, a comprar, al banco o para ocio.

Para un rango de hasta unos 7 km (o hasta 10 km si es para ir a una actividad a tiempo completo como trabajar o estudiar), la bicicleta sigue siendo una opción viable para un gran número de personas.

Indudablemente, esta posible demanda latente debe desbloquearse a través de paquetes de medidas que podrían incluir la construcción de carriles bici en las carreteras, campañas de concienciación y seguridad vial, incentivos para la compra de material ciclista y para la instalación de aparcamientos ciclistas, duchas y vestuarios en los centros de trabajo o educativos, etc.

Como alternativa a la bicicleta, se debe promover el transporte colectivo, que en las zonas rurales casi siempre será por carretera. En muchos casos ya existen autobuses escolares que unen distintos pueblos de una misma zona, y modelos similares se podrían aplicar para otras actividades que atraen una gran demanda tales como grandes centros de trabajo/polígonos industriales, centros de salud/centros de día/residencias, centros comerciales, etc.

Para hacer estos autobuses más sostenibles, se podría mejorar su eficiencia con vehículos completamente eléctricos (ya que las distancias entre estos pueblos no deberían suponer un problema de autonomía), híbridos o con combustibles alternativos.

Es cierto que la dificultad y los recursos necesarios para organizar estos transportes aumentan rápidamente con la dispersión geográfica y al final quedan restringidos a propósitos concretos. Pero esto ya supone un avance para ir cubriendo los propósitos de viaje más frecuentes y que generan más demanda de transporte.

A partir de cierto tamaño de la población, suele existir y es viable promover transporte público regular. Desde luego que el tema de las frecuencias de paso es una barrera para mucha gente, pero también es cierto que en ocasiones no es sostenible (económicamente) aumentarlas.

Si pese a todo resultase necesario recurrir al uso del coche, lo más fácil es compartir viajes (lo que se conoce como car-pooling). Esto puede organizarse de manera informal entre conocidos o se puede facilitar mediante aplicaciones para móvil o plataformas web tipo BlaBlaCar, Amovens, etc. En la misma línea, algunos pueblos más grandes disponen de servicios de taxi, a veces solo a la demanda, o incluso parataxis como Uber, y tanto unos como otros siempre son mejor opción que el coche privado desde el punto de vista de la sostenibilidad.

Otra opción sería extender los modelos de movilidad como servicio que buscan evolucionar de la cultura de la posesión de los medios de transporte a la de la disponibilidad de los mismos para su uso en cualquier momento. El más fácil de imaginar para las zonas rurales sería el de alquiler de coches por horas/minutos que actualmente ya ofrecen empresas como Bluemove, car2go,...

Si cada población tuviese una pequeña flota de coches compartidos, se podría reducir el parque móvil y en consecuencia el número de viajes en coche, ya que está comprobado que la posesión de un coche es el mayor incentivo para utilizar este y no otro medio para moverse.

También podrían adoptarse soluciones de car-sharing vía acuerdos entre conocidos o a través de clubs de varios socios que viven en la misma zona.

Del pueblo al mundo: larga distancia

Por último cabe considerar los viajes de larga distancia que tienen origen o destino en los pueblos. La forma más fácil de pensar cómo hacer estos viajes largos más sostenibles es analizando cada viaje en etapas.

Si se parte de la premisa de que se quiere hacer el viaje en una sola etapa, difícilmente se conseguirá una alternativa más atractiva que el coche, a no ser que justamente en el pueblo en cuestión haya un servicio de transporte público al destino.

Lo que se necesita es promover esas alternativas más sostenibles a través de la información, la creación y servicio de nodos intermodales de transporte público integrados desde donde se pueda llegar a un gran número de destinos, la combinación de servicios exprés con regionales para crear conexiones rápidas entre ciudades grandes a la vez que se da acceso comarcal, etc.

Cuanto más largo y complejo sea el viaje, más difícil será combinar el uso de transporte público y formas de moverse más sostenibles. Y en las distancias largas también jugará un papel importante el tiempo total de viaje, porque psicológicamente cuesta más aceptar un viaje de 5 h frente a uno de 2 h que aceptar uno de 50 min frente a uno de 20 min, siendo el incremento relativo exactamente el mismo (5 a 2).

Pero tampoco se trata de no usar nunca el coche. El coche es útil y una buena opción en ocasiones, y si se eliminase prácticamente para las distancias cortas y medias y solo quedase relegado a los viajes largos y difíciles (o a algunas etapas de los mismos), eso ya sería un gran avance.

La conclusión es que no hay soluciones definitivas ni mucho menos a la problemática de la movilidad sostenible en las zonas rurales.

Pero es que al final, sea en un pueblo o en una ciudad, la sostenibilidad del transporte siempre se ataca de la misma manera:

Ejemplo de proyectos en Cantabria:

REDITUS



Espacios de reflexión y divulgación sobre la dirección a tomar en estos momentos de cambio, enfocando nuestra propuesta hacia el desarrollo inteligente y sostenible del medio rural.

<h3>NUEVOS PARADIGMAS</h3> <ul style="list-style-type: none">• Desagrarización del enfoque de desarrollo rural• Crecimiento sostenible en lugar de crecimiento indefinido• Sostenibilidad social y ambiental como criterio de inversión pública• Digitalización en lugar de industrialización• Infraestructuras públicas para servicios públicos	 <h3>NUEVO CONTEXTO</h3> <ul style="list-style-type: none">• Despoblación• Emergencia climática• Avances tecnológicos• COVID-19	<h3>NUEVOS RETOS</h3> <ul style="list-style-type: none">• Nuevos modelos de actuación basados en las necesidades, recursos y oportunidades de cada territorio• Nuevo modelo de apoyo al emprendimiento• Nuevo modelo de financiación• Uso de las nuevas tecnologías al servicio de los territorios y sus habitantes
--	---	--

<https://territorioruralinteligente.es/>

hola@territorioruralinteligente.es

Raúl Santos

661 51 90 47

<https://zwitproject.es/reditus-laboratorio-ideas-desarrollo-inteligente-sostenible-del-medio-rural/>